

WETTBEWERBE

BAUKUNST UND SCHWESTERKUNSTE

HERAUSGEBER: PROFESSOR ERICH BLUNCK UND REG.-BAUMEISTER FRITZ EISELEN

Alle Rechte vorbehalten. — Für nicht verlangte Beiträge keine Gewähr.

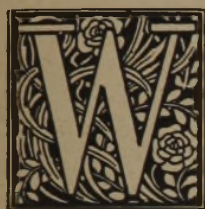
60. JAHRGANG

BERLIN, DEN 17. NOVEMBER 1926

Nr. 23

Wettbewerb für ein Amtshaus in Wieselburg (Niederösterreich).

Von Dr. Scharff, Wien.



Wieselburg, eine n. ö. Marktgemeinde, will ein Rathaus errichten, darin sollen Gemeinde, Gendarmerie, Finanz, Polizei, Post, Feuerwehr, Verpflegstation, ferner Wohnungen für Gemeinde-Arzt, -Sekretär, -Diener sowie 3 Privatwohnungen und 2 Geschäfte Platz finden. Das Ganze darf höchstens 200—250 000 S. kosten; also größte Sparsamkeit ist geboten. Der zweite III. Preis „Sparsam“ (Arch. Rudolf Fraß, Wien) hatte, nebenbei bemerkt, den kleinsten Grundriß aller 66 eingelaufenen Projekte.

Der Bau soll ferner in 3 Etappen ausführbar sein. Die Lage des trapezoidförmigen Bauplatzes im Zwickel der Scheibbs- und Grestnerstraße (die lt. Programm von der Bauflucht eingehalten werden sollen) fordert vor allem eine entsprechende städtebauliche Bearbeitung, da der Bau einen bestimmenden Faktor des langgezogenen Hauptplatzes bedeuten wird. Man beachte für das Folgende auch die nicht geringen Niveau-

unterschiede von Bauplatz ($- 0,70 \text{ m}$), Grestnerstr. ($\pm 0,00 \text{ m}$) und Scheibbsstr. ($+ 1,23 \text{ m}$).

Der Entwurf „Kastanie“ (I. Preis) Ziv.-Arch. Josef Hofbauer u. Wilhelm Baumgarten, Wien (Abb. 6 bis 13, S. 159 u. 160), setzt sich eigentlich über die Einhaltung der geforderten Baulinien straßenseits hinweg und kommt dadurch zu einer originellen städtebaulichen Lösung. Hauptansicht, wie Haupteingang sind nicht dem Platz, sondern der Scheibbsstraße zugekehrt, wofür man in den Niveauverhältnissen und der Rücksichtnahme auf den vorhandenen Wassergraben usw. eine gewisse Berechtigung ableiten kann. Das Platzbild erhält eine ruhige Abschlußwand, der Platzgrundriß andererseits wird im Winkel fortgeführt u. gärtnerisch ausgestaltet, zu welcher letzterer Maßnahme vor allem die Niveaulaminitäten zwingen.

Die Anordnung des Erdg. $1,30 \text{ m}$ über Niveau Scheibbsstraße ermöglicht ein Tiefparterre, das die Verpflegstation, Bäder, Arreste, Feuerwehrdepot, Keller usw. zweckmäßig aufnimmt. Im Hochparterre sind Gruppierung und Verbindung der Behörden unterein-



Abb. 1. II. Preis. Kennwort: „Ratsherr“. Verfasser: Architekt Z. V. Anton Valentin, Wien.

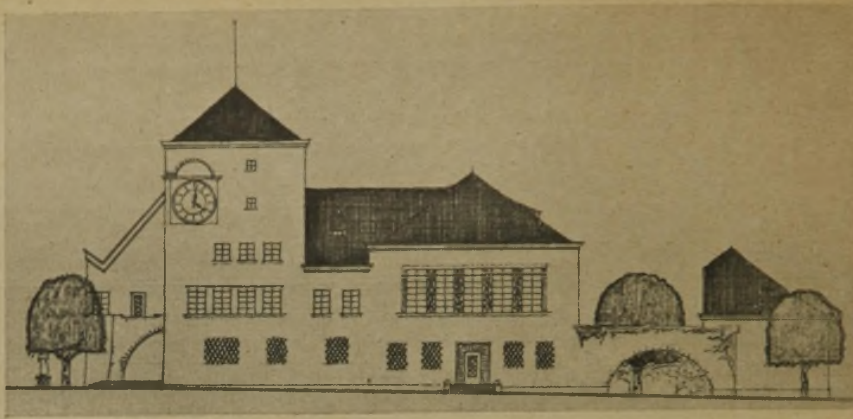


Abb. 2. Nordwestansicht zu Entwurf: „Ratscherr“.

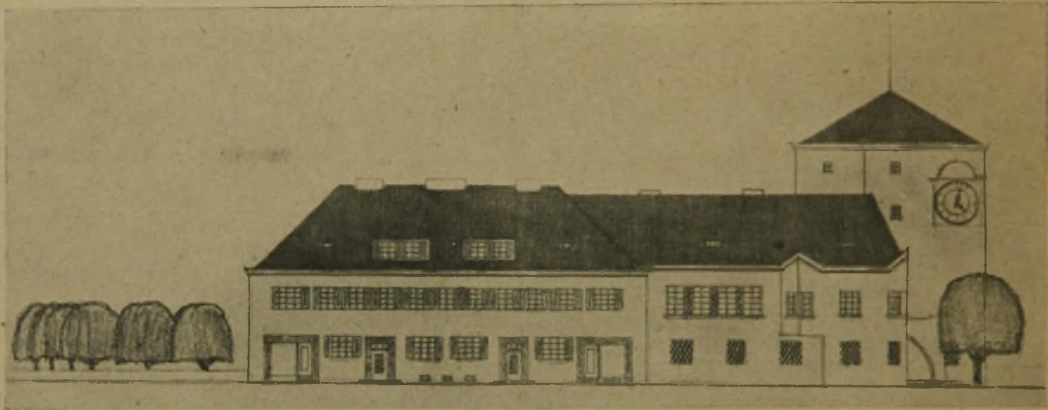


Abb. 3. Ostansicht zu Entwurf: „Ratscherr“.

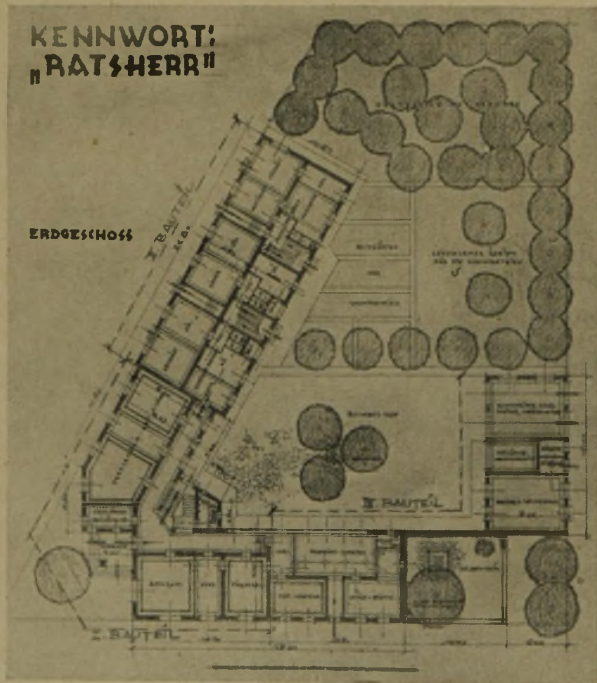


Abb. 4. Grundriß vom Erdgeschoß zu Entwurf: „Ratscherr“. (1:750.)

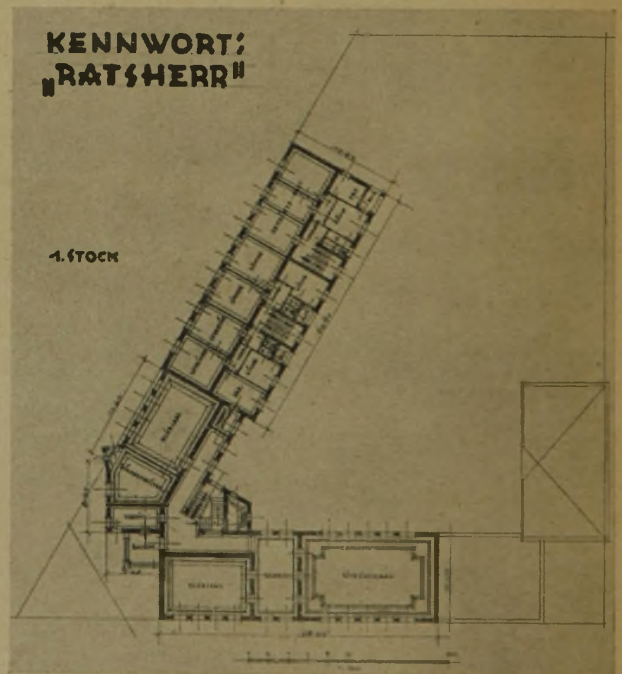


Abb. 5. Grundriß vom 1. Stock zu Entwurf: „Ratscherr“. (1:750.)

ander und selbst mit den Funktionärwohnungen des Wohntraktes (SW) sehr geschickt gelöst und verdienen diese Grundrisse eine besondere Würdigung.

Der Entwurf „Ratscherr“ (II. Preis) Arch. Z. V. Anton Valentin, Wien (Abb. 1 bis 5, S. 157 u. 158) konnte sich die malerische Note erlauben: Sie ist nicht gewollt, sondern geworden. Städtebaulich wird hier eine Fortführung des Hauptplatzes über dem tieferliegenden Bauplatz vermieden, das Motiv der Straßengablung bejaht, wogegen der wuchtige Turmbau ge-

nügenden Zusammenhalt und in seiner Schlichtheit einen ruhigen Blickpunkt und Platzabschluß bildet. Hauptblick und Haupteingang sind hier dem Hauptplatze zugekehrt, was sich bei dieser Gruppierung eigentlich von selbst verstand. Die Trennung des Grundrisses in die geforderten drei Bautappen ist klar durchgeführt und bedeutet hier gleichzeitig: Wohntrakt, Bürotrakt, Feuertrakt. Das Gangsystem ist auf das notwendigste zurückgeführt. Die alte Kastanie schmückt hier einen kleinen Heldenhain.

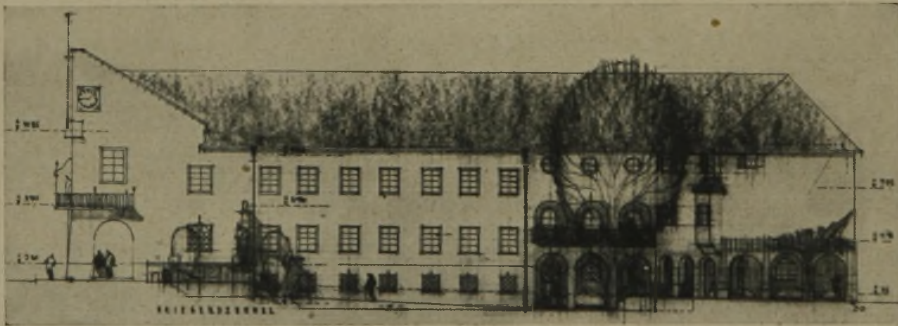
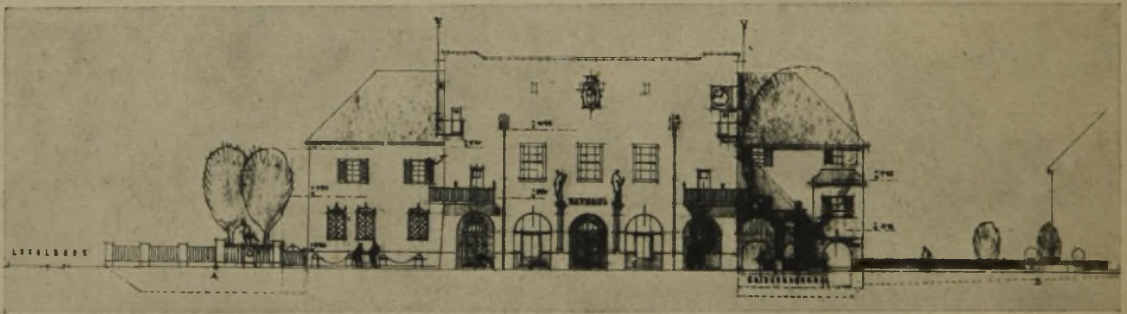


Abb. 11 (oben).
Schaubild zum Entwurf:
„Kastanie“.

Abb. 12 u. 13 (hierüber und
links). Fassadenansichten
zu Entwurf: „Kastanie“.

Abb. 14. Schaubild zum
Entwurf: „Thingfried“.
Zum Ankauf empfohlen.

Verf.: Arch. Z. V. Dr. Rich.
Scharff u. Dr. Jaro
Merinsky, Wien.



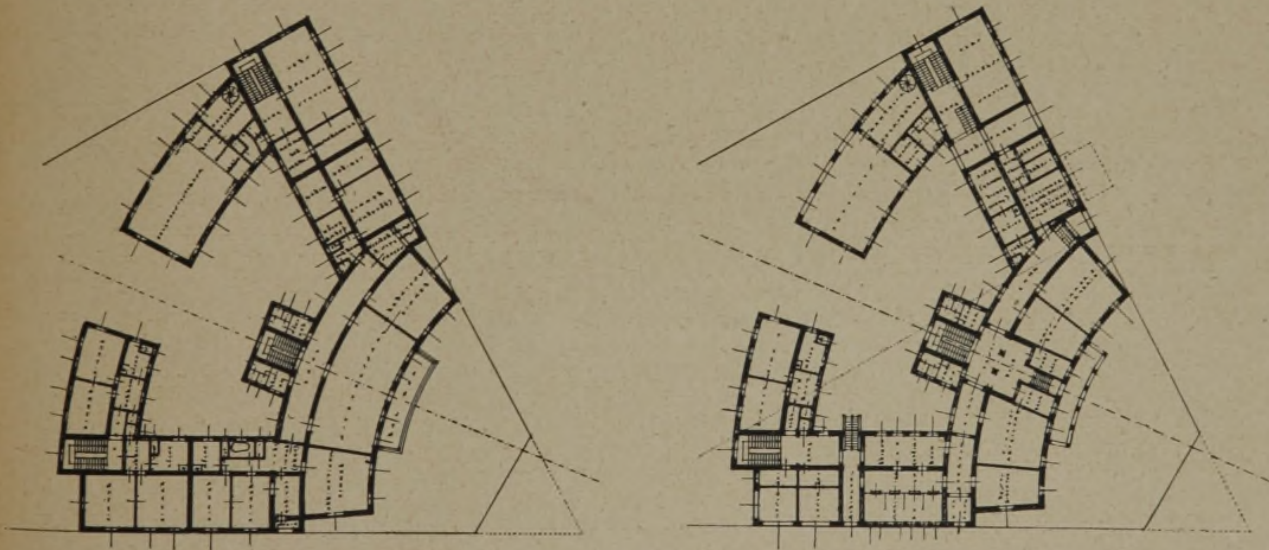
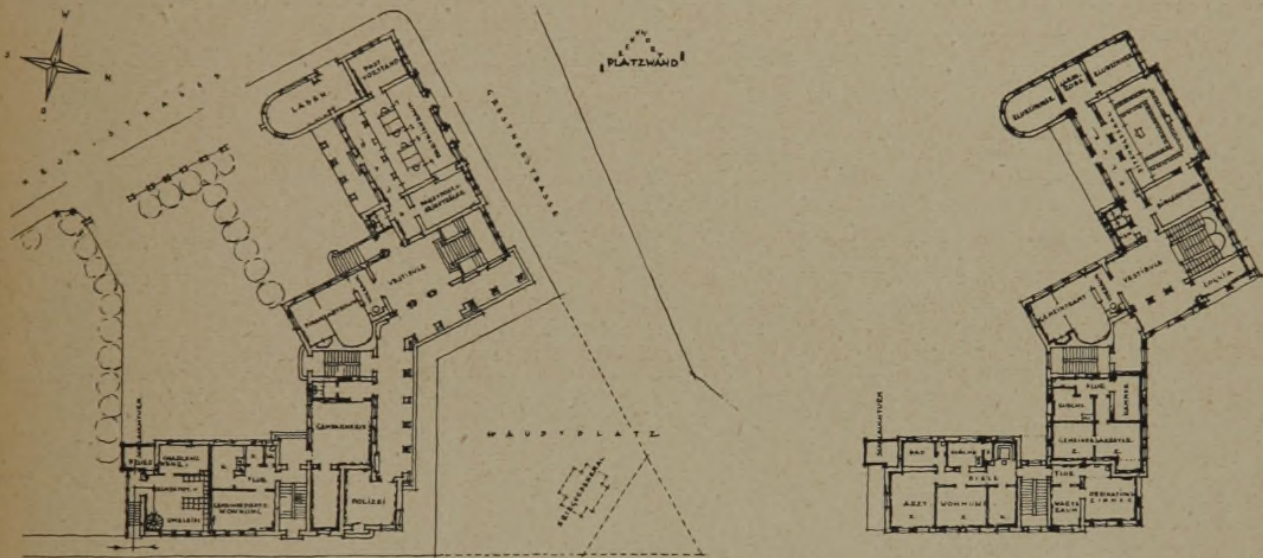
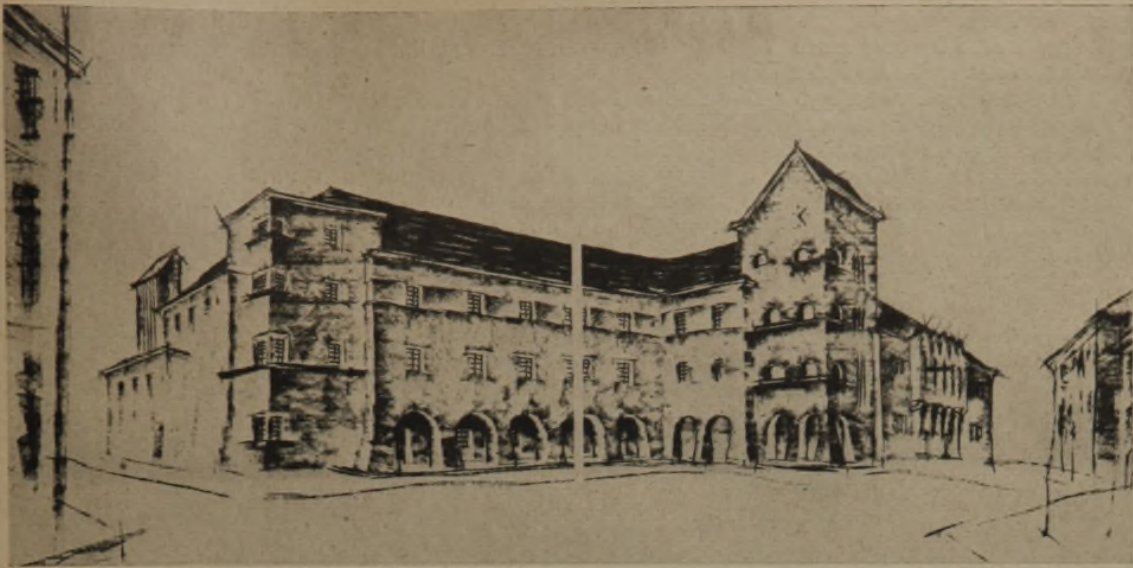
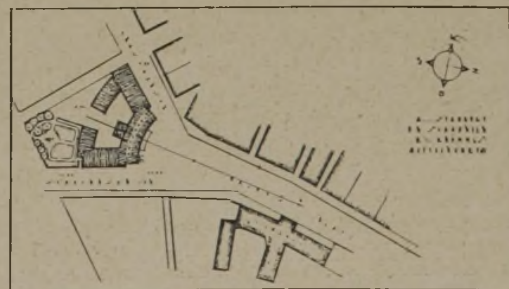


Abb. 15 (oben). III. Preis. Kennwort: „Platzwand“.
Verfasser: Z.-V. Hermann Tamussino, Mödling.

Abb. 16 u. 17. (darunter) Grundrisse zu Entwurf: „Platzwand“.
(1:750)

Abb. 18 u. 19. (hierüber und rechts) Grundriß zu Entwurf:
„Thingfried“. (1:750)

Abb. 20. (rechts) Lageplan hierzu (1:10 000)



ansicht gibt, die Zackengiebelreihe an der Straßenfront weggedacht, dem Projekt einen Vorzug. Grundrißlich wurden Verpflegstation, Arreste und Feuerspritzendepot in den Keller verlegt. Die Postierung des Wohnblocks nach SO statt nach SW bildet für diese luftige Gegend einen Vorteil. Auch die Schaffung einer repräsentativeren Haupttreppe sowie eines äußeren Wandelganges, der dennoch keinem Hauptraum seine Belichtung schmälert, bilden gefällige Bereicherungen.

Der Entwurf „Thingfried“ Arch. Z. V. Dr. Richard Scharff u. Dr. Jaro Merinsky, Wien (z. Ankauf empf., Abb. 14, S. 160, und Abb. 18—20, S. 161) verlegt ebenfalls die Platzfront weit zurück. Außer der möglichsten Auseinanderhaltung der Straßeneintrittstellen sowie Erzielung einer entsprechenden Baumasse als Platzabschluß wurde damit auch die Möglichkeit einer Verswenkung der Gebäudeachse, der Platzachse entsprechend, ermöglicht.

Die Bauerscheingung selbst sollte weder das alte Schloß (Schaubild links), noch durch irgendwelche extatische Richtungsbetonung den friedlichen Fluß des Marktplatzes beeinträchtigen, sondern gleichsam mit zwingender Überlegenheit über den Ortsfrieden wachen. Diese Idee mehr defensiver, vermittelnder Gewalt war städtebaulich, grundrißlich und architektonisch bis in die Einzelheiten bestimmend. An Stelle, gewissermaßen unbegrenzt, fortsetzbarer Randbauschläuche wurde durch Zurücknehmen der Südflügel im Bogen ein Geschlossenes Ganzes erstrebt und einerseits die Anordnung eines distanzsichernden Gartens, andererseits die eines Feuerwehrparkplatzes ermöglicht. Grundrißgruppierung ist folgende: Hauptbau als Bürohaus (1. Etappe Nord.), anschließend und in unmittelbarer Verbindung mit diesem die Wohnungen der Funktionäre (2. u. 3. Et.), Privatwohn- und Geschäftstrakt (4. u. 5. Et. Südost), Verpflegstation, auch für Schulkinder gedacht (6. Et.), Feuerwehr (7. Et.). —

Der Wettbewerb für eine Hochbrücke über den Hafen von Kopenhagen.

Von Dipl.-Ing. Franz R. Habicht, Berlin.



Schon vor dem Kriege hatte der Hafen von Kopenhagen einen sehr bedeutenden Teil des Handels mit den Ostseeländern aufzunehmen. Mehrmals, zuletzt noch im Jahre 1894, war er erweitert worden, um diesem stetig wachsenden Verkehr genügen zu können. Als nun gar durch den für Deutschland unglücklichen Ausgang des Krieges mit allen seinen Folgen ein nicht unwesentlicher Teil des Verkehrs der deutschen Seehäfen nach den benachbarten neutralen Häfen, darunter auch vor allem nach Kopenhagen, abwanderte, reichten dessen Hafenanlagen bald kaum noch hin, um den unerwartet starken Verkehr mit Sicherheit bewältigen zu können.

Da man außerdem bei Berücksichtigung der wirtschaftlichen Verhältnisse in Rußland damit rechnen mußte, daß der Welthandelsverkehr mit diesem Lande, der schon immer zu einem großen Teil über Kopenhagen ging, für lange Zeit stetig zunehmen würde, entschloß sich die Stadt Kopenhagen, durch eine wesentliche Erweiterung ihres Hafens sich für den zu erwartenden starken Verkehr zu rüsten. Der Umfang der geplanten Hafenanlagen geht aus dem Plan Abb. 1 hervor, in dem die neu anzulegenden Erweiterungen deutlich zu erkennen sind.

Wie man sieht, liegen die neuen Hafenanlagen sämtlich auf der Insel Amager, die von der eigentlichen hauptsächlich auf der großen Insel Seeland liegenden Stadt Kopenhagen durch den Kalvebodstrand getrennt ist. Dieser bildet gleichzeitig den inneren Hafen der Stadt. Der Verbindung zwischen der Stadt Kopenhagen und den auf der Insel Amager liegenden Stadtteilen dienen jetzt 2 bewegliche Brücken über den Kalvebodstrand, die Knippelsbro und die Langebro. Es ist vorauszusehen, daß bei einer so bedeutenden Erweiterung der auf Amager befindlichen Hafenanlagen, wie sie der Plan zeigt, diese beiden Brücken bei weitem nicht mehr für den zu erwartenden Verkehr ausreichen werden.

Ein wichtiges Glied bei der Planung der neuen Anlagen bildete daher auch die Vorsorge für die Schaffung neuer Verkehrswege über den Kalvebodstrand. Nächst der Stadt ist ein solcher vorgesehen, der in nächster Nähe des Personenbahnhofs beginnend, entsprechend der in dem Plan von der Stadt selbst angegebenen Linienführung den Kalvebodstrand am Gaswerkshafen rechtwinklig kreuzt, zunächst die Gleisanlagen des Bahnhofes in der Nähe einer schon jetzt dort befindlichen Brücke überschreitet, und dann unter Abzweigung der erforderlichen Zufahrtstraßen auf

dem jetzigen Exerzierplatz ziemlich zentral zu den neuzuschaffenden Hafenanlagen endet. Um mit der Hafenkreuzung den normalen Hafenverkehr nicht zu sehr zu behindern, sollte die Brücke unter Freilassung einer möglichst großen Durchfahrthöhe über den Hafen geführt werden. Und zwar glaubte man mit einer lichten Durchfahrthöhe von 21,5 m, in den mittleren 32,0 Metern der Brücke auszukommen.

Um außerdem auch den größten Schiffen die Durchfahrt zu ermöglichen, sollte in Brückenmitte auf eine Breite von 40 m eine bewegliche Öffnung vorgesehen werden, die eine Durchfahrthöhe von wenigstens 55 m gewährleistete.

Für die Stellung der Landpfeiler der neuen Brücke war dabei selbstverständlich die mit der geplanten Hafenerweiterung geänderte Linienführung der Kais maßgebend. Diese weist an der betreffenden Stelle insofern eine Änderung gegenüber dem jetzigen Zustand auf, als geplant ist, den Fischereihafen soweit zuzuschütten, daß die Kaikante die geradlinige Fortsetzung der Enghave Brygge bildet. Mit der weiteren Forderung, daß die Vorderkante der Landpfeiler mindestens 18 m hinter der Kaivorderkante zurückliegen sollte, ergab sich bei der an dieser Stelle vorhandenen Hafenbreite eine Gesamtlänge der eigentlichen Hafnbrücke von etwa 230 m, die mit möglichst wenig Einbauten zu überbrücken war. Im übrigen waren die zu wählenden Spannweiten mehr oder minder durch die jeweilige Örtlichkeit, die anzulegenden Rampen, Eisenbahngeleise usw. bestimmt.

Somit waren die allgemeinen Grundlagen für den aufzustellenden Entwurf gegeben. Wie man sieht, handelt es sich um ein außerordentlich umfangreiches Bauwerk, bei dem zugleich nicht unbedeutende Schwierigkeiten zu überwinden waren. Mit Rücksicht auf die hervorragende Stellung, die ein solches Bauwerk für alle Zukunft im Stadtbild einnehmen mußte, und im Hinblick auf die schon bei der Planung zu überwindenden Schwierigkeiten entschloß sich die Stadt Kopenhagen Anfang des Jahres 1924 auf Grundlage des generellen, im vorstehenden beschriebenen und in seiner Linienführung in Abb. 1 erkennbaren Entwurfes der Stadt einen internationalen Ideenwettbewerb auszuschreiben. Die Ausschreibung selbst erfolgte im Februar 1925. Die Entwürfe, für die die üblichen Unterlagen in reichem Maße beigegeben waren, mußten zum 1. September 1925 eingereicht sein.

Für die Bearbeitung waren dabei außer den schon angeführten allgemeinen noch folgende besondere Bedingungen zu beachten: Die lichte Breite der Fahrbahn sollte 22 m betragen, und zwar sollten hiervon 12 m auf den Fahrweg, je 2 m auf zwei Rad-

fahrwege und je 3 m auf die beiden Fußwege entfallen. Für die bauliche Ausbildung der einzelnen Verkehrswege waren hierbei ins Einzelne gehende Vorschriften gegeben. Die höchstzulässige Steigung durfte 1:35 betragen, mußte jedoch in den Kurven mit einem kleineren Radius als 200 m ermäßigt werden bis auf 1:80 für $r < 100$ m.

Als Belastungsannahme für die statische Berechnung, die nur für die Hauptteile verlangt war, waren vorgesehen:

- a. ein 24 t Lastwagen;
- b. eine 24 t schwere französische Walze;
- c. zwei Lastenzüge aus je 20 t schweren Straßenbahnwagen normaler Spurweite;
- d. Menschengedränge von 600 kg/qm für Spannweiten bis zu 20 m und von 500 kg/qm für Spannweiten von 120 m an, wobei für zwischenliegende Werte interpoliert werden sollte;
- e. als Winddruck war ein solcher von 250 kg/qm bei unbelasteter Brücke und 150 kg/qm bei belasteter Brücke anzunehmen. Die Höhe des Verkehrsbandes sollte hierbei 3,0 m betragen. Für die bewegliche Brücke braucht dagegen nur ein Winddruck von 15 kg/qm, während des Öffnens und ein solcher von 75 kg/qm bei geöffneter Brücke angenommen werden.

Die Belastungsannahmen für Eigengewicht waren die üblichen. Die zulässigen Spannungen für Eisenkonstruktion waren entsprechend den Spannweiten abgestuft, und zwar von 850 kg/qcm bzw. 1000 kg/qcm bei 10 m bis 1300 kg/qcm bzw. 1400 kg/qcm bei 200 m Spannweite und mehr, wobei die erstgenannten Zahlen bei Berücksichtigung nur der senkrechten Lasten gelten sollten, während die höheren Spannungen zugelassen waren bei Berücksichtigung der senkrechten Hauptkräfte und einer Zusatzkraft (Wind, Temperatur) bei statisch bestimmten, bzw. zweier Zusatzkräfte bei statisch unbestimmten Systemen. Bei abwechselnd auf Zug und Druck beanspruchten Traggliedern sind diese zulässigen Spannungen um 10 v. H. zu erniedrigen.

Die Berechnung von Druckgliedern sollte so erfolgen, daß bei einem Schlankheitsgrad $> = 125$ die Euler-Formel, bei den gedrungenen Stäben aber die Johnson-Formel angewandt werden sollte.

Für die Berechnung statisch unbestimmter Systeme war ein Temperaturunterschied von 35° anzuführen.

Auch bei der Berechnung der Eisenbetonkonstruktionen waren entsprechend den dänischen Vorschriften für Eisenbetonkonstruktionen von 1921 verschiedene zulässige Spannungen vorgesehen, je nachdem es sich um unmittelbar oder mittelbar beanspruchte Tragglieder handelte. Unter der Vor-

aussetzung eines Elastizitätsmoduls = 15, einer Eisenzerreißeigenschaft von 3700 kg/qm und einer Betondruckfestigkeit von 200 kg/qm bewegten sich diese Zahlen von $\sigma_e = 30$ bis 40 kg/qcm bzw. $\sigma_b = 900$ bis 1100 kg/qcm. Könnten höhere Festigkeiten garantiert werden, so wären gewisse Erhöhungen dieser Zahlen zugelassen.

Die Scheerspannungen durften 0,8 σ_e bzw. 0,1 σ_b nicht überschreiten. Soweit sich rechnermäßig für den gesamten Betonquerschnitt Scheerspannungen über 0,1 σ_e bis höchstens 0,3 σ_b ergeben sollten, mußten die gesamten Scheerspannungen durch Eisen aufgenommen werden.



Abb. 1. Planausschnitt von Kopenhagen mit generellem Entwurf. (1:25000.)

Bei statisch unbestimmten Tragwerken war ein Temperaturunterschied von $\pm 10^\circ$ bis $\pm 20^\circ$ je nach den Abmessungen und der Möglichkeit der Sonnenbestrahlung zu berücksichtigen. Schwindspannungen waren nachzuweisen durch Einführung eines Temperaturunterschiedes von 15°.

Auch für einige andere weniger wichtige Materialien waren die zulässigen Spannungen im Programm angegeben.

Über die Bodenverhältnisse an der Brückenbaustelle gaben eine Anzahl Bohrprofile Aufschluß. Danach fand sich durchgängig in einer Tiefe von etwa 10 m Kalkfels, darüber Sandablagerungen, Kies, Lehm mit Steinen durchsetzt in mehr oder weniger starken Schichten. Zu beiden Seiten des jetzigen

Hafens sind diese Schichten noch durch eine Aufschüttung bedeckt. Obgleich der Kalkfels an der Brückenstelle verhältnismäßig weich ist, glaubte man doch eine Belastung von 8 kg/qcm zulassen zu dürfen, während die darüber liegenden natürlichen Bodenschichten in etwa $1,0 \text{ m}$ Tiefe unter dem alten Meeressgrund mit 4 kg/qcm belastet werden durften.

Waren hiermit im wesentlichen die technischen Bedingungen gegeben, denen die Entwürfe genügen mußten, so wurde andererseits auch um gleichzeitig einen wirtschaftlichen Vergleich der eingehenden Projekte zu ermöglichen, Kostenüberschläge verlangt. Zu diesem Zwecke war der Ausschreibung eine Preisliste beigefügt, die die den Kostenüberschlägen zugrunde zu legenden Einzelpreise enthielt.

Das Preisgericht setzte sich in der Hauptsache aus Herren der Stadtverwaltung Kopenhagen zusammen; außerdem waren noch Mitglieder der Technischen Hochschule, der Architektur- und der Ingenieurvereinigung hinzugezogen. Ihm lagen bei seinem Zusammentritt 33 Entwürfe vor, die den Bedingungen der Ausschreibung entsprachen.

große Kosten entstehen würden, dann aber auch auf der anderen Seite des Bahngeländes möglichst kurze Rampen wünschenswert waren, um den Zugang zu dem Bahngelände nicht zu sehr zu erschweren.

2. Möglichst geringe Konstruktionshöhe über dem Bahngelände bei gleichzeitig möglichst wenig Unterstützungen, um den lichten Raum für den Zugverkehr nicht übermäßig einzuengen.

3. Möglichst freie und übersichtliche Durchfahrt für Schiffe im Hafen.

4. Möglichst freie Brückenbahn für den ungehinderten Verkehr auf der Brücke selbst.

Nach eingehender Prüfung sämtlicher Entwürfe entschloß sich das Preisgericht unter Berücksichtigung aller dieser Punkte, den nachstehend näher beschriebenen Entwürfen einen Preis zuzuerteilen, und zwar:

I. Preis von 15 000 Kr. dem Entwurf „1925“ der Verfasser: Arch. Prof. Anton Rosen, Kopenhagen, Ing. cand. polyt. Chr. B. Petersen, Kopenhagen, Gutehoffnungshütte, Sterkrade, Rheinland.

II. Preis von 10 000 Kr. dem Entwurf „Bifrost“ der Verfasser: Dr. techn. Chr. Nökentved und Ing. cand. polyt. S. Friis Jespersen, Kopenhagen.

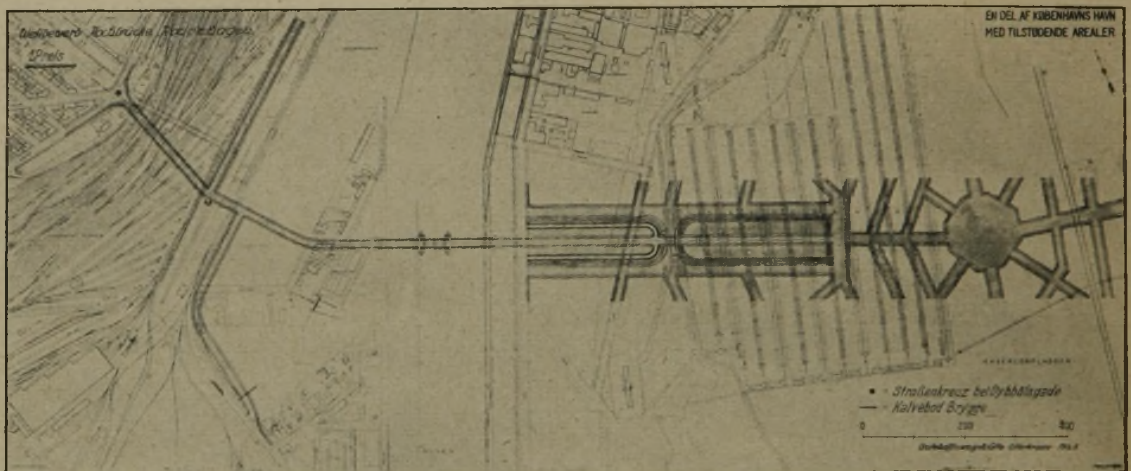


Abb. 2. Lageplan vom 1. Preis. Kennwort: „1925“. Arch. Prof. Anton Rosen u. Ing. cand. polyt. Chr. B. Petersen, Kopenhagen zus. mit Gutehoffnungshütte Sterkrade. Rheinland.

Bei der Beurteilung der Entwürfe glaubte das Preisgericht außer auf die allgemeinen brückentechnischen Verhältnisse, wie Güte und Zweckmäßigkeit der Brückenkonstruktion, Kosten, Aussehen und Anpassung an die Umgebung und auch vor allem noch auf folgende Forderungen Wert legen zu müssen:

1. Möglichst geringe Höhe der Brückenbahn über dem Gelände der Staatsbahn, da einmal durch eine etwaige Höherlegung der zur Brücke führenden Straßen

Einen weiteren II. Preis von 10 000 Kr. dem Entwurf „Beslutsomhed“ der Verfasser: Ingenieurfirma Christiani & Nielsen, Kopenhagen, Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg A.-G., Gustavsborg, Arch. Prof. bei der Kunstakademie, Kai Gottlob, Kopenhagen.

Ferner wurde angekauft für 2000 Kr. der Entwurf „Alfa“, als dessen Verfasser Ingenieurfirma Monberg & Thorsen, Kopenhagen, Flender A.-G. für Brückenbau, Benrath, Prof. Karl Wach, Kunstakademie, Düsseldorf, genannt werden. (Fortsetzung folgt.)

Vermischtes.

Wettbewerb Stadterweiterung Bilbao. Die Verwaltung der etwa 150 000 Einwohner zählenden nordspanischen Stadt Bilbao hatte behufs Erlangung von Vorentwürfen für die Stadterweiterung einen engeren Wettbewerb ausgeschrieben und auch zwei nichtspanische Fachleute unter angemessenen Bedingungen zur Mitwirkung aufgefordert. Die Stadt liegt im schmalen Tale des Flusses Nervion zwischen steilen Berghängen etwa 10 km von der Küste des Golfs von Vizcaya entfernt. Am Meer liegen neben einander der Hafentort Portugalete und der Badeort Las Arenas, beide nicht zur eigentlichen Stadt gehörend. Zahlreiche industrielle Anlagen sind auf beiden Flußufern, sowohl unterhalb als oberhalb der Altstadt verbreitet. Der Lastenverkehr im Stadtbezirk ist stark; besonders stark aber ist derjenige Kraftwagenverkehr für Güter und Personen, der von Portugalete und Arenas in das Hinterland von Bilbao gerichtet ist, ein Verkehr, der beständig wachsend die enge Stadt in höchst störender Weise durchzieht. Aufgaben des Wettbewerbs waren deshalb einerseits die Aufstellung von Nutzungs-, Grünflächen- und Bebauungsplänen für die eingemeindeten Vororte Begoña,

Deusto und Oleveaga, andererseits Vorschläge für die bessere Verbindung der auf beiden Flußufern sich ausbreitenden Stadtteile untereinander und für die Umleitung des genannten Kraftwagenverkehrs, was nur durch Anlage selbständiger Autostraßen an den Berghängen erreichbar ist. Der Wettbewerb wurde am 23. Oktober zugunsten des vom Geh. Oberbaurat Dr. Stübgen zu Münster i. W. eingereichten Entwurfs entschieden, dem der erste der ausgeschriebenen Preise zuerkannt wurde. Einen zweiten Preis erhielten die Architekten Seguro la und Agüero in Bilbao; kleinere Preise verteilten sich auf andere spanische Bewerber, indem besonders die im Entwurfe des Professors an der Architekturhochschule zu Madrid, Architekten Césare Cort, enthaltenen Anregungen rühmend hervorgehoben wurden. —

Inhalt: Wettbewerb für ein Amtshaus in Wieselburg (Niederösterreich). — Der Wettbewerb für eine Hochbrücke über den Hafen von Kopenhagen. — Vermischtes. —

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H. in Berlin. Für die Redaktion verantwortlich: Fritz Eiselen in Berlin. Druck: W. Büxenstein, Berlin SW 48.